

บทที่ 1

บทนำ



## 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบัน การค้าระหว่างประเทศได้เข้ามามีบทบาทต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศไทย ซึ่งจะดูได้จากสัดส่วนของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติได้เพิ่มขึ้นอย่างมากในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา คือ จากร้อยละ 39.3 ในปี พ.ศ. 2521 ได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 87.4 ในปี พ.ศ. 2541 (ตารางที่ 1.1) โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา โครงสร้างของการส่งออกของไทยได้มีการเปลี่ยนแปลง จากการที่สินค้าในภาคเกษตรกรรมเป็นสินค้าหลักในการส่งออกได้เปลี่ยนมาเป็นสินค้าในภาคอุตสาหกรรมแทน โดยในปี พ.ศ. 2521 สินค้าภาคอุตสาหกรรมส่งออกได้ประมาณร้อยละ 30 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ในขณะที่สินค้าภาคเกษตรกรรมส่งออกได้ประมาณร้อยละ 50 (รูปที่ 1.1) แต่ในปี พ.ศ. 2541 การส่งออกสินค้าภาคอุตสาหกรรมได้เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 72 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด ส่วนสินค้าภาคเกษตรกรรมได้ลดลงเหลือร้อยละ 14 (รูปที่ 1.2) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนก็เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการส่งออก โดยมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 68,348.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.04 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ รวมทั้งประเทศไทยได้ให้ความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถเชื่อมโยงไปยังอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกมาก ไม่ว่าจะเป็น อุตสาหกรรมเหล็ก ยาง กระจก พลาสติก สี อะลูมิเนียม อุปกรณ์ไฟฟ้า การผลิตชิ้นส่วนและการประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ ตลอดจนอุตสาหกรรมน้ำมัน ธุรกิจการขาย โฆษณา การซ่อมและบำรุงรักษารถยนต์ ฯลฯ ทั้งยังช่วยให้เกิดการจ้างงานในประเทศอีกเป็นจำนวนมาก โดยตัวเลขการจ้างงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ในปี 2539 มีการจ้างงานทั้งสิ้นประมาณ 130,000 คน<sup>1</sup> แบ่งเป็นการจ้างงานในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนประมาณ 94,000 คน และ

<sup>1</sup> สำนักนายกรัฐมนตรี. สำนักงานสถิติแห่งชาติ. รายงาน สัมมะโนอุตสาหกรรม พ.ศ. 2540 (ตัวราชอาณาจักร) กรุงเทพมหานคร: บริษัท เท็กซ์ แอนด์ เอนด์ เจอนัล พับลิเคชัน จำกัด, 2542.

ตารางที่ 1.1 มูลค่าการนำเข้า การส่งออก การค้าระหว่างประเทศ และผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของไทย

(หน่วย : ล้านบาท)

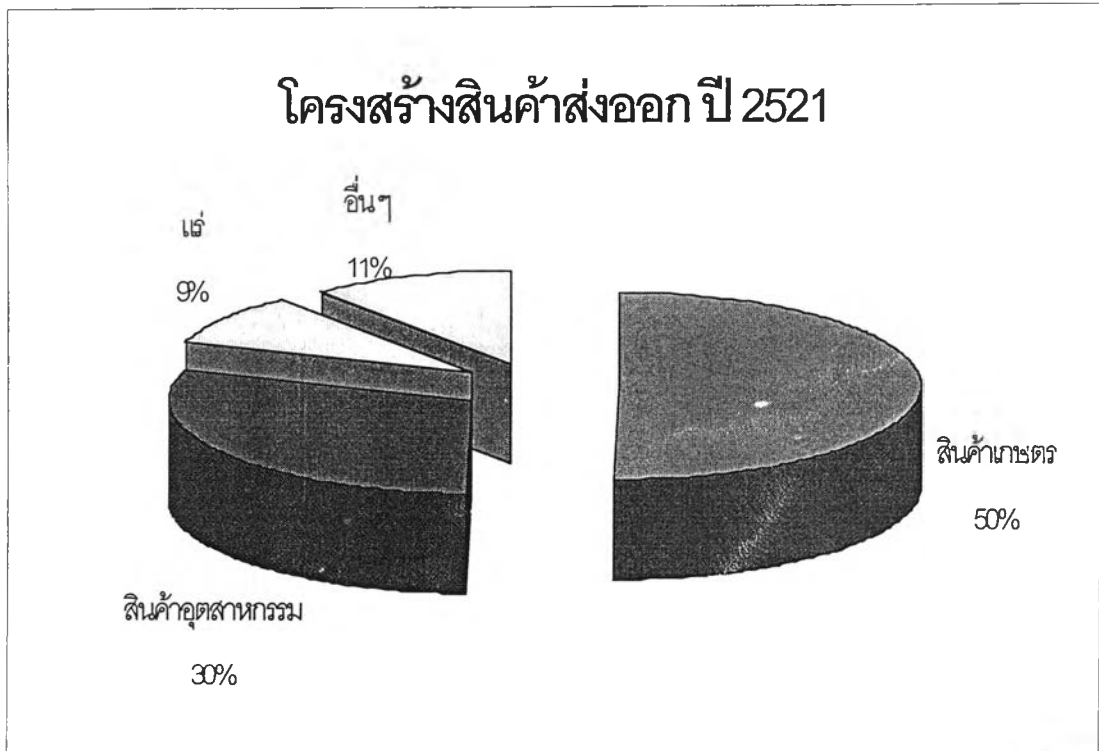
ปี	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ	สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (ร้อยละ)
2521	108,899	83,065	191,964	488,226	39.3
2522	146,161	108,197	254,358	558,861	45.5
2523	193,618	133,197	326,815	662,482	49.3
2524	219,026	153,001	372,027	760,356	48.9
2525	196,616	159,728	356,344	841,569	42.3
2526	236,608	146,472	383,080	920,989	41.6
2527	245,155	175,238	420,393	988,070	42.5
2528	251,169	193,366	444,535	1,056,496	42.1
2529	241,358	233,178	474,536	1,133,397	41.9
2530	334,209	299,853	634,062	1,299,913	48.8
2531	513,114	403,570	916,684	1,559,804	58.8
2532	662,679	516,315	1,178,994	1,856,992	63.5
2533	852,981	589,813	1,442,794	2,183,545	66.1
2534	959,408	725,449	1,684,857	2,506,635	67.2
2535	1,033,245	824,643	1,857,888	2,830,914	65.6

ตารางที่ 1.1 (ต่อ) มูลค่าการนำเข้า การส่งออก การค้าระหว่างประเทศ และผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของไทย

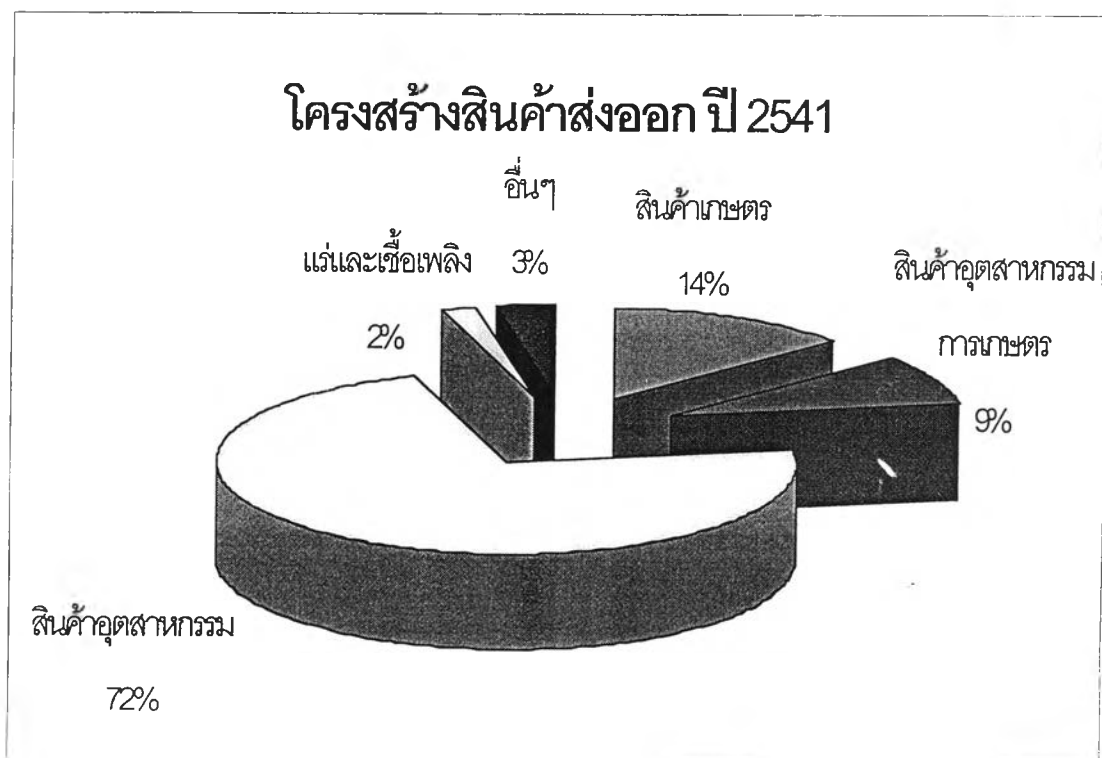
(หน่วย : ล้านบาท)

ปี	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ	สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (ร้อยละ)
2536	1,170,846	940,863	2,111,709	3,170,258	66.6
2537	1,369,260	1,137,602	2,506,862	3,630,805	69.0
2538	1,763,591	1,406,310	3,169,901	4,188,929	75.7
2539	1,832,825	1,411,039	3,243,864	4,598,288	70.5
2540	1,924,263	1,806,682	3,730,945	4,675,463	79.8
2541	1,774,067	2,248,089	4,022,156	4,604,387	87.4

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, กระทรวงพาณิชย์, สถิติการค้าและเครื่องชี้ภาวะเศรษฐกิจของไทยปี 2520-2541  
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, รายได้ประชาชาติของประเทศไทย ปี 2520-2539  
ธนาคารแห่งประเทศไทย, รายงานเศรษฐกิจรายเดือน



รูปที่ 1.1 โครงสร้างสินค้าส่งออก ปี พ.ศ. 2521



รูปที่ 1.2 โครงสร้างสินค้าส่งออก ปี พ.ศ. 2541

ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์อีกประมาณ 36,000 คน แต่ถ้าวัดถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากอุตสาหกรรมนี้ คาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถสร้างการจ้างงานได้ถึง 1.5 ถึง 2.0 ล้านคน และจากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีแหล่งกำเนิดจากประเทศที่มีความก้าวหน้าทางอุตสาหกรรม การพัฒนาให้อุตสาหกรรมนี้สามารถเกิดขึ้นในประเทศ จึงทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิตจากประเทศเหล่านั้น ซึ่งจะช่วยให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัยยิ่งขึ้น

อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้เริ่มพัฒนาขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2504 รัฐบาลในสมัยนั้นได้ให้การส่งเสริมการลงทุนเพื่อประกอบรถยนต์ขึ้นเป็นครั้งแรก โดยการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริมโดยการลดอากรขาเข้าชิ้นส่วนประกอบ (CKD: Completely Knocked-Down) ลงเหลือครึ่งหนึ่งของอากรขาเข้ารถยนต์สำเร็จรูป (CBU: Completely Build-Up) ทำให้เกิดการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศไทย ซึ่งการผลิตในระยะเริ่มต้นนั้นมุ่งตอบสนองความต้องการภายในประเทศเป็นหลัก ต่อมาในปี พ.ศ. 2512 ได้มีการตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นเพื่อทำการดูแลและกำกับนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ หลังจากนั้นในปี 2514 ทางคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ได้ประกาศใช้นโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศขึ้น เพื่อสนับสนุนให้มีการลงทุนและพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งนับเป็นอุตสาหกรรมแรกของประเทศไทยที่มีนโยบายระดับอุตสาหกรรมใช้ในการวางแผนโครงสร้างการผลิต โดยการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคัน ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 โดยต่อมาก็ได้มีเพิ่มการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศขึ้นเรื่อยๆ จนในปี 2537 รถยนต์นั่งต้องมีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กร้อยละ 60-70 และรถยนต์บรรทุกขนาดใหญ่ร้อยละ 45

ปัจจุบันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลกได้ให้ความสนใจกับประเทศในแถบเอเชียมากขึ้น เนื่องจากตลาดรถยนต์ของภูมิภาคนี้ได้มีการขยายตัวในอัตราที่สูงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเทียบกับตลาดรถยนต์ที่สำคัญๆ ไม่ว่าจะเป็น อเมริกาเหนือ ยุโรป และญี่ปุ่น ที่มีอัตราการขยายตัวในระยะหลังไม่มากนัก โดยเมื่อพิจารณาถึงปริมาณรถยนต์ของประเทศเหล่านี้ซึ่งมีประมาณ 450 ล้านคัน หรือประมาณ 3 ใน 4 ของปริมาณรถยนต์ทั่วโลก แต่มีประชากรเพียง 800 ล้านคน หรือประมาณ 1 ใน 5 ของประชากรโลก ทำให้มีการคาดการณ์ว่าตลาดรถยนต์ในเอเชียจะสามารถขยายตัวขึ้นมาก โดยมีการประมาณไว้ว่าในอีก 10 ปีข้างหน้า ความต้องการรถยนต์ของประเทศในแถบเอเชียแปซิฟิกจะเพิ่ม

เป็นร้อยละ 44 ของความต้องการรถยนต์ทั่วโลก<sup>2</sup> ทำให้บริษัทรถยนต์ต่างๆ ได้เข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ และโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขึ้นในภูมิภาคนี้ โดยเฉพาะทางด้านอาเซียนที่ประเทศไทยมีขนาดของตลาดรถยนต์ใหญ่ที่สุด ทำให้ประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของภูมิภาคนี้ จึงเป็นโอกาสที่ดีสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในการขยายตลาดให้กว้างขึ้น และลดทอนความได้เปรียบจากปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะก่อให้เกิดการประหยัดต่อขนาด (Economy of Scale) ในการผลิต

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานที่สำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยจะเป็นตัวกำหนดความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศว่าจะเป็นเพียงอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์หรือเป็นอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ ทั้งยังช่วยลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศในแต่ละปีได้เป็นจำนวนมาก อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เริ่มมีการพัฒนาครั้งแรกในปี พ.ศ. 2508 ซึ่งในระยะแรกชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้มุ่งตอบสนองความต้องการในตลาดการใช้ทดแทน (Replacement Equipment Market: REM) โดยจะเป็นการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีระดับต่ำในการผลิตและใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก จนกระทั่งมีการประกาศมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ (Local Content Requirement) กับโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้มีการพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนเพื่อตอบสนองโรงงานประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market: OEM) ทำให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางการผลิตจากบริษัทแม่ของรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทย เนื่องจากชิ้นส่วนหลายชนิดต้องใช้เทคโนโลยีระดับสูงในการผลิตอีกทั้งยังต้องใช้เงินทุนเป็นจำนวนมาก จากการใช้มาตรการดังกล่าวทำให้ตลาดชิ้นส่วนยานยนต์มีการขยายตัวอย่างมาก ทำให้ประเทศสามารถลดการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อนำมาประกอบรถยนต์ได้เป็นจำนวนมาก และช่วยให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้มแข็งที่สุดในภูมิภาคอาเซียน โดยในปัจจุบันชิ้นส่วนรถยนต์หลายชนิดได้พัฒนาจนสามารถส่งออกไปขายยังต่างประเทศได้ แต่จากการเจรจาเกี่ยวกับข้อตกลงทางการค้าและภาษีศุลกากร (GATT)<sup>3</sup> ในรอบอุรุกวัย ได้มีการพิจารณาถึงมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้า (Trade Related Investment Measures: TRIMs) ซึ่งมีจุดมุ่งหมายที่จะพยายามลดและยกเลิกเงื่อนไขการปกป้องและการสนับสนุนต่างๆ ทางอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนมาบังคับใช้กับประเทศภาคีของแกตต์ อันได้แก่ การบังคับให้มีการส่งออกและการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ

<sup>2</sup> สำนักนายกรัฐมนตรี, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์, 2542.

<sup>3</sup> General Agreement on Tariffs and Trade (GATT) เป็นหลักเกณฑ์ที่ประเทศสมาชิกจะต้องยึดถือปฏิบัติ มีวัตถุประสงค์เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้า โดยยึดถือหลักการค้าเสรีที่ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติต่อกันโดยเสมอภาค ไม่มีการเลือกปฏิบัติ และไม่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมระหว่างประเทศสมาชิก

โดยประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิก จะต้องยกเลิกนโยบายดังกล่าวภายในปี พ.ศ. 2543 ทำให้ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

จากความสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีต่อประเทศไทยดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงเป็นที่มาของความสนใจในการศึกษาวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อให้เห็นถึงศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรม รวมทั้งวิเคราะห์ถึงปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศที่ส่งผลต่อศักยภาพในการแข่งขัน เพื่อที่จะหาทางสนับสนุน ส่งเสริม ให้อุตสาหกรรมนี้พัฒนาต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย
2. เพื่อศึกษาความสามารถในการแข่งขัน และปัจจัยทั้งภายในและภายนอกประเทศที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
3. เพื่อศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยท่ามกลางการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงขึ้นในตลาดโลก

## 1.3 ขอบเขตของการศึกษา

รถยนต์แต่ละคันประกอบไปด้วยชิ้นส่วนต่างๆ เป็นจำนวนมาก ซึ่งชิ้นส่วนแต่ละชนิดจะมีสภาพการผลิต เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิต ความสามารถในการแข่งขัน อุปสรรคและปัญหาที่แตกต่างกัน ดังนั้นในการศึกษาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ จึงได้ทำการเลือกศึกษาชิ้นส่วนที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศในระดับสูง นั่นคือมีมูลค่าการส่งออก และมีแนวโน้มในการขยายตัวของการส่งออกสูงสุด โดยได้แบ่งชนิดสินค้าที่จะทำการศึกษาดามรหัสฮาร์โมนิซ (Harmonize) ของกรมศุลกากร ซึ่งมีการแยกแยะรายละเอียดของสินค้าได้ละเอียดกว่าสินค้าที่จำแนกตามรหัส Standard International Trade Classification (SITC) จากตารางที่ 1.2 ได้แสดงมูลค่าการส่งออกและอัตราการขยายตัวของชิ้นส่วนยานยนต์โดยแยกตามรหัสฮาร์โมนิซ 6 หลักตามมูลค่าการส่งออก พบว่าสินค้าในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรกประกอบด้วย ชุดสายไฟจุดระเบิดและชุดสายไฟอื่นๆ, ยางรถบรรทุก, ส่วนประกอบเครื่องยนต์, ยางรถยนต์นั่ง, ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ, เครื่องยนต์

ตารางที่ 1.2 มูลค่าการส่งออกและอัตราการขยายตัวของชิ้นส่วนยานยนต์ 10 อันดับแรก

รายละเอียด	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)					อัตราการขยายตัว (%)			
	ปี พ.ศ. 2538	ปี พ.ศ. 2539	ปี พ.ศ. 2540	ปี พ.ศ. 2541	ปี พ.ศ. 2542	ปี 2539	ปี 2540	ปี 2541	เฉลี่ย 3 ปี
ชุดสายไฟจุดระเบิดและชุดสายไฟอื่นๆ	6,826	7,600	9,123	10,368	9,067	11.33	20.05	13.64	15.01
ยางรถบรรทุก	1,082	1,687	2,799	4,779	4,122	55.88	65.99	70.70	64.19
ยางรถยนต์นั่ง	781	979	1,329	2,701	2,139	25.36	35.71	103.29	54.78
ส่วนประกอบเครื่องยนต์	541	703	1,149	1,813	2,169	29.90	63.52	57.69	50.37
ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ	310	279	738	1,766	1,966	-10.07	164.62	139.39	97.98
เครื่องยนต์ดีเซล (Diesel engine)	794	928	1,619	1,167	1,862	16.91	74.40	-27.92	21.13
หม้อน้ำ (Radiator)	635	819	1,094	1,639	1,638	28.92	33.60	49.85	37.46
ส่วนประกอบเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	602	704	2,022	3,621	1,451	17.04	187.02	79.10	94.39
แบตเตอรี่รถยนต์ (Battery)	642	748	1,044	1,181	1,108	16.57	39.47	13.17	23.07
ไคสตาร์ท (Starter motor)	468	485	374	618	959	3.60	-22.96	65.35	15.33

ที่มา : กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์



ดีเซล, หม้อน้ำ, ส่วนประกอบเครื่องกำเนิดไฟฟ้า, แบตเตอรี่รถยนต์ และไดสตาร์ท ตามลำดับ เมื่อพิจารณาถึงอัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออก จะพบว่าสินค้าที่มีอัตราการขยายตัวสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ส่วนประกอบเครื่องกำเนิดไฟฟ้า, ล้อและส่วนประกอบ และยางรถบรรทุก แต่เนื่องจากส่วนประกอบเครื่องกำเนิดไฟฟ้าซึ่งมีรหัสฮาร์โมนี 6 หลัก คือ 850300 ประกอบด้วยชิ้นส่วนต่างๆ เป็นจำนวนมาก เช่น แปร่งถ่าน อินเวอร์เตอร์ และอื่นๆ ซึ่งชิ้นส่วนต่างๆ เหล่านี้ ถูกรวมอยู่ในรหัสฮาร์โมนีระดับ 6 หลักเพียงรหัสเดียว ทำให้การคำนวณความสามารถในการแข่งขันของสินค้าในรหัสนี้ไม่สามารถที่จะบ่งบอกได้ว่าความสามารถในการแข่งขันที่มีนั้นเป็นของสินค้าชนิดใด ดังนั้น ในการศึกษาจึงเลือกชิ้นส่วนที่ทำการศึกษาดังนี้

1. ยางรถบรรทุก (Lorries Tires)<sup>4</sup> รหัสฮาร์โมนี H.S. 401120
2. ล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ (Wheel (Steel & Alloy))<sup>5</sup> รหัสฮาร์โมนี H.S. 870870

การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันด้านการส่งออก จะทำการคำนวณดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage Index: RCA) และการวิเคราะห์ส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Analysis: CMS) ในส่วนของดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบจะคำนวณของประเทศไทยในตลาดส่งออกที่สำคัญ โดยการวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันทั้งสองส่วนนี้ ทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2536 ถึง พ.ศ. 2540

การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบของไทยที่ส่งออกไปยังตลาดโลก โดยอาศัยแบบจำลองถดถอยเชิงเส้นตรง (Linear Regression Model) และใช้วิธีผลต่างกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) ทำการศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2532 ถึง พ.ศ. 2542

<sup>4</sup> ยางนอกชนิดอัดลม ที่เป็นของใหม่ ชนิดที่ใช้กับรถบัสหรือรถบรรทุก (H.S.4011.20) ประกอบด้วย

- H.S.4011.201-009 ยางเรเดียล
- H.S.4011.209-004 อื่นๆ ได้แก่ เฉพาะที่ใช้กับขอบล้อขนาดเกินกว่า 20 นิ้วขึ้นไป และอื่นๆ

<sup>5</sup> ล้อและส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของล้อ (H.S.8708.700-004) ประกอบด้วย

- เฉพาะข้อโซ่ตะขาบแทรกเตอร์ที่เพียงแต่ตีโคลนขึ้นรูป
- เฉพาะชนิดที่มีลักษณะตามพิเศษใช้เฉพาะกับรถแทรกเตอร์
- เฉพาะของที่เพียงแต่ขึ้นรูป ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า
- อื่นๆ

#### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงโครงสร้างของอุตสาหกรรม และปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดศักยภาพในการส่งออกของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย
2. ทำให้ทราบถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ที่มีผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงนโยบายของภาครัฐ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกต่อไป

#### 1.5 วิธีการศึกษา

ในการศึกษาวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย จะประกอบด้วยวิธีการวิเคราะห์ 2 ลักษณะ คือ

1. การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive Method) เป็นการศึกษาสภาพความเป็นมาและพัฒนาการของอุตสาหกรรม โครงสร้างและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมทั้งในด้านการผลิตและการตลาด ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงระบบการจัดซื้อของบริษัทประกอบรถยนต์ ปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อศักยภาพในการแข่งขัน มาตรการของรัฐและกฎกติกาต่างๆ ของโลกที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมและผลกระทบที่เกิดขึ้น ตลอดจนการปรับตัวของผู้ประกอบการ

2. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ (Quantitative Method) การวิเคราะห์ในส่วนนี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน ดังนี้

- 2.1 การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน ได้นำเอาแนวความคิดของ ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบมาประยุกต์ใช้ โดยอาศัยดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage Index: RCA) ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบที่ปรากฏของอุตสาหกรรม มาประกอบกับการวิเคราะห์ส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Analysis: CMS) ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงสาเหตุของการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของมูลค่าการส่งออกที่เกิดจากปัจจัยใดจาก 4 ปัจจัยต่อไปนี้ ผลจากการขยายตัวทางการค้าของโลก (World Growth Effect), ผลจากการกระจายตัวของตลาด (Market Distribution Effect), ผลจาก

ความสามารถในการแข่งขันที่แท้จริง (Pure Competitiveness Effect) และผลจากการปรับ การส่งออกถูกหรือผิดทิศทาง (Interaction Effect)

2.2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก และล้อและ อุปกรณ์ ไปยังตลาดโลก โดยอาศัยแบบจำลองของสมการถดถอยเชิงเส้นตรง (Linear Regression Model) โดยใช้วิธีผลต่างกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Square: OLS) ซึ่งจะทำให้ถึงทราบถึง ปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออก และการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อมูลค่าการ ส่งออกของยางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ของไทยไปยังตลาดโลก